

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 10

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

der Betriebsart sich nicht lohnen würde. Erst dann, wenn die Einnahmen der Bahn die reinen Betriebsausgaben nicht mehr zu decken vermögen, darf beim Automobilbetrieb wenigstens mit einer geringeren Verlustziffer gerechnet werden.

b) Schmalspurbahnen sind selten durch eine andere Betriebsart ersetzbar, sowohl wegen topographischer wie auch wegen klimatischer Verhältnisse. Unsere grösseren Netze weisen zudem Ueberschüsse der Betriebseinnahmen auf.

c) Strassenbahnen. Bei unwirtschaftlichen Linien ist die Konkurrenzfähigkeit für das Automobil am ehesten dann gegeben, wenn die Gesamterneuerung des Schienenmaterials nötig wird, oder wenn z. B. zum Zwecke einer Strassenverbreiterung eine neue Fahrbahn erstellt werden muss; ferner dann, wenn der Automobiltransport für die Strasse eine Entlastung bedeuten würde.

In allen diesen Fällen muss aber mit den lokalen Gegebenheiten gerechnet werden; allgemein gültige Richtlinien lassen sich aus den bisherigen Erfahrungen noch nicht ableiten. St.

NEKROLOGE.

† Adolf Herzog, geboren am 20. Februar 1874 in Basel, besuchte die Primarschule, das Gymnasium von Basel und zwei Jahre lang das Institut Schiers, um dann Ende September 1892 an der Obern Realschule mit Note 1 die Maturität zu bestehen. Auf Anregung von Ing. Rosshändler entschloss sich Herzog, den Ingenieurberuf zu ergreifen, und zwar das Spezialgebiet Eisenbau, für das er eine besondere Neigung besass. Nach einer ordentlichen Mechanikerlehre bei der aufstrebenden Firma A. Buss & Cie. in Basel bezog er im Oktober 1895 das Eidg. Polytechnikum in Zürich, dessen Ingenieurabteilung ihm 1898 das Diplom als Bauingenieur verlieh. Jeweils während der Sommerferien betätigte sich Herzog auf dem Projektierungsbureau der Firma Buss, die damals interessante Arbeiten für den S.B.B.-Bahnhof Basel vorbereitete; er gehörte zum Freundeskreis der „Sihlbrugger“, deren jährliche Zusammenkünfte für ihn jeweils den freudigsten Tag des Jahres bildeten.

Nach vollendetem Studium trat Herzog auf Empfehlung von Ing. Direktor F. Bohny in die grossen Betriebe der Maschinenfabrik und Brückenbauanstalt Augsburg-Nürnberg ein. Er arbeitete in Nürnberg besonders in der Abteilung Schwebebahnen für Elberfeld-Barmen; sein Wunsch, auch mit der Ausführung dieser grosszügigen Bahnbauten betraut zu werden, ging zu seiner grossen Freude durch seine Versetzung in das Werk Gustavsburg in Erfüllung. Im Jahre 1901 sicherte sich die Firma Buss A.-G. den tüchtigen Ingenieur auf ihr Brückenbaubureau nach Pratteln. Die Arbeiten Herzogs sind in der Folge ganz bedeutende geworden. Unter seiner Leitung erfolgten die Projektierungen und Ausführungen von sehr vielen Fabrik- und Hochbauten in der Schweiz und im Ausland, ferner Verstärkungen und Neubauten von Strassen- und Eisenbahnbrücken u. a. m. Wir nennen die Strassenbrücke über den Rhein für den Durchstich bei Diepoldsau und besonders die imposante eiserne Bogenbrücke über das Bietschtal auf der Südrampe der Lötschbergbahn. Dem Bau der eisernen Schützen für das Stauwehr Augst-Wyhlen folgten grössere Wehrbauten in der Schweiz über den Rhein, die Aare, und die Rhone, sowie eine Anzahl ebenfalls sehr bedeutender Stauwehrbauten im Ausland. Die führende Stellung im Bau von Stauwehrschützen, die sich die Firma Buss A.-G. im Laufe der Jahre erworben hat, beruht nicht zuletzt auf der zielbewussten Arbeit Ad. Herzogs. Die Buss A.-G., deren Interessen Herzog jederzeit aufs beste vertrat, ernannte ihn auch bald zum Oberingenieur und später zum Prokuristen; Oberingenieur Herzog genoss bei der Firma ein grosses Ansehen nicht nur wegen seiner gediegenen Fachkenntnisse, sondern auch wegen seiner absoluten Aufrichtigkeit.

Mit Anfang seines 50. Lebensjahres verdichteten sich kleine Herzbeschwerden zu Anfällen, die ihn zu verschiedenen Malen zur Kur nach Nauheim führten und zu längeren Ruhepausen nötigten,

die er mit Vorliebe auf seinem Landgut, der unteren Hupp bei Läufelfingen, verbrachte. Bei zunehmender Häufigkeit der Anfälle entschloss er sich dann im Jahre 1926 schweren Herzens aus der Firma auszutreten, um der Erholung zu pflegen. Der Gedanke, seinen schönen Ingenieurberuf nicht mehr ausüben zu können, nagte indessen noch mehr an seiner Gesundheit, und am 20. Juni 1928, im Alter von erst 54 Jahren, erlöste ihn der Tod von seinem schweren Herzleiden.

Adolf Herzog wird bei allen Kollegen, die mit ihm auf seinem Lebenswege in Berührung gekommen sind, in ehrender Erinnerung bleiben, wie auch bei den vielen Hilfsbedürftigen, denen er mit Rat und Tat beigestanden ist. C. B.



ADOLF HERZOG
INGENIEUR

20. Febr. 1874

20. Juni 1928

Versuchsdurchführung selbst und auch für die Arbeitsmöglichkeit in der engeren und weiteren Umgebung des Kanals. Diesen Lärmerscheinungen wendet man deshalb zur Zeit an verschiedenen Stellen des In- und Auslandes aufmerksame Beachtung zu. In der aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen wird gegenwärtig zu dieser Frage eine grössere Untersuchung ausgeführt. Dem Aprilheft der Zeitschrift „Technische Mechanik und Thermodynamik“ entnehmen die „VDI-Nachrichten“ den folgenden vorläufigen Bericht. Ein Teil des Lärms beruht auf Resonanzerscheinungen, an denen der Freistrahle des Kanals, die Auffangöffnung des Freistrahls und ein als Resonator wirkender Teil des Kanalinnern beteiligt sind. Dieser Anteil war der Hauptinhalt der bisherigen Untersuchungen. Diese Freistrahle-Resonanzerscheinungen konnten an einem kleinen Windkanalmodell und ähnlichen Einrichtungen untersucht werden, an denen schon das subjektive Abhören viel leichter ging als am Windkanal selbst und auch für die Abänderung der Versuchsbedingungen viel mehr Möglichkeiten gegeben waren. Zunächst wurden die Natur und die Entstehungsbedingungen dieser Resonanztöne aufgeklärt, daraus ergaben sich von selbst auch die Möglichkeiten zu ihrer Vermeidung. Diese Töne haben eine gewisse Ähnlichkeit mit denen der gewöhnlichen Orgelpfeifen; in beiden Fällen sind auch Wirbel, die am Rande der Luftströmungen in der Frequenz des Tones entstehen, an der Entstehung wesentlich mitbeteiligt, und beide Anordnungen kann man als akustische Rückkopplungen bezeichnen. Im einzelnen unterscheiden sich beide Vorgänge allerdings wesentlich. Lichtbilder, die mit Hilfe von Rauch und Stroboskopscheibe aufgenommen wurden, und entsprechende Analogieversuche in einer durch aufgestreute Aluminiumteilchen sichtbar gemachten Wasserströmung konnten die Beteiligung der Wirbel anschaulich zeigen. Töne dieser Art sind schon an einer Reihe von Windkanälen festgestellt, wenn auch bisher nicht erklärt worden. In vielen Fällen aber kann der auftretende Lärm noch nicht sicher mit dem hier untersuchten gleichgesetzt werden, und die genaue Aufklärung dieser offenbar noch verwickelteren Erscheinungen steht noch aus.

Auch wir bedauern sehr den frühzeitigen Heimgang unseres sympathischen Studienkameraden, dessen Tod wir erst kürzlich erfahren haben; daraus erklärt sich, dass der Nachruf so spät erscheint. Von seinen Bauten sei eine der bedeutendsten, die auch in ihrer Montage kühne Bietschtalbrücke der Lötschbergbahn durch nebenstehendes Bild in Erinnerung gerufen. Alle nur denkbaren Schwierigkeiten waren hier, in wegloser enger Schlucht, zu überwinden; die Bahn liegt auf der zweispurigen Brücke in einer Kurve von 300 m Radius und in 22,2‰ Gefälle. Es sei verwiesen auf Herzogs eigene Beschreibung des Bauwerks in „S. B. Z.“ Band 61 und 62 (1913). C. J.

MITTEILUNGEN.

Die Lärmerscheinungen in Freistrahle-

Windkanälen. Mit den Abmessungen der

Windkanäle nehmen auch der Lärm und

gewisse mit Lärmerscheinungen verwandte

Luftpulsationen im Windstrom zu, und es

ergeben sich daraus Schwierigkeiten für die

Versuchsdurchführung selbst und auch für die

Arbeitsmöglichkeit in der engeren und

weiteren Umgebung des Kanals. Diesen

Lärmerscheinungen wendet man deshalb zur

Zeit an verschiedenen Stellen des In- und

Auslandes aufmerksame Beachtung zu. In

der aerodynamischen Versuchsanstalt in

Göttingen wird gegenwärtig zu dieser

Frage eine grössere Untersuchung ausgeführt.

Dem Aprilheft der Zeitschrift „Technische

Mechanik und Thermodynamik“ entnehmen

die „VDI-Nachrichten“ den folgenden vorläufigen

Bericht. Ein Teil des Lärms beruht auf

Resonanzerscheinungen, an denen der

Freistrahle des Kanals, die Auffangöffnung

des Freistrahls und ein als Resonator

wirkender Teil des Kanalinnern beteiligt

sind. Dieser Anteil war der Hauptinhalt

der bisherigen Untersuchungen. Diese

Freistrahle-Resonanzerscheinungen konnten

an einem kleinen Windkanalmodell und

ähnlichen Einrichtungen untersucht werden,

an denen schon das subjektive Abhören

viel leichter ging als am Windkanal

selbst und auch für die Abänderung der

Versuchsbedingungen viel mehr

Möglichkeiten gegeben waren. Zunächst

wurden die Natur und die Entstehungs

bedingungen dieser Resonanztöne

aufgeklärt, daraus ergaben sich von

selbst auch die Möglichkeiten zu ihrer

Vermeidung. Diese Töne haben eine

gewisse Ähnlichkeit mit denen der

gewöhnlichen Orgelpfeifen; in beiden

Fällen sind auch Wirbel, die am Rande

der Luftströmungen in der Frequenz

des Tones entstehen, an der Entstehung

wesentlich mitbeteiligt, und beide

Anordnungen kann man als akustische

Rückkopplungen bezeichnen. Im

einzelnen unterscheiden sich beide

Vorgänge allerdings wesentlich. Licht

bilder, die mit Hilfe von Rauch und

Stroboskopscheibe aufgenommen wurden,

und entsprechende Analogieversuche

in einer durch aufgestreute

1 E 2 Dampflokomotive der Canadian Pacific Railway.
Die Montreal-Werke der Canadian Pacific Railway haben eine Lokomotive im Bau, die die erste ihrer Art auf amerikanischem Boden sein wird. Vom Typ 1 E 2, wird sie eine Zugkraft von 37 800 kg entwickeln. Das Gewicht der Maschine wird rd. 212 000 kg betragen, sodass die Lokomotive zusammen mit dem rd. 135 000 kg schweren Tender das stattliche Totalgewicht von 347 t aufweisen wird. Die Fachleute dürften mit Interesse vernehmen, dass eine Hochdruckdampfmaschine mit Oelfeuerungskessel vorgesehen ist. Der Admissionsdruck des mittleren Zylinders der Verbundmaschine soll 60 at betragen; die mit destilliertem Wasser gespeiste Hochdrucktrommel soll einen Druck von rund 95 at aufweisen. Der Niederdruckkessel entspricht der üblichen Bauart für 17 1/2 at. Der dem Hochdruckzylinder entströmende Dampf wird zusammen mit überhitztem Niederdruckdampf den beiden Niederdruckzylindern zugeführt. Der Abdampf wird zum Teil direkt durch den Kamin geblasen, zum Teil zur Speisewasser-Vorwärmung benutzt. Das Speisewasser gelangt vom Vorwärmer in den Niederdruckkessel, während zur Speisung des Hochdruckkessels das Destillationswasser des Niederdruckkessels verwendet wird. Man hofft dadurch die Kesselsteinausscheidung im Hochdruck-Teil zu verhindern. H. G.

Projekt für eine Bahn auf den Piz Bernina. Wie die bündnerischen Zeitungen berichten, ist das Konzessionsgesuch des Direktors der Berninabahn, Ingenieur E. Zimmermann, für die Erstellung einer Zahnradbahn auf den Piz Bernina bereits an das Eisenbahn-Departement eingereicht worden. Nach dem Projekt beginnt die Bahn bei der Station Morteratsch auf 1899 m Höhe, verläuft längs des Piz Chalchagn in Lehnenbau bis zur Höhe von 2627 m, direkt unterhalb des Bovalgletschers, von da in einem 5380 m langen Tunnel durch den Piz Boval, Piz Morteratsch, Piz Prievkus, Bianco-Grat und Piz Bianco. Die Tunnelausmündung erfolgt nahe am Gipfel des Piz Bernina auf 4018 m. Ueberwunden wird eine gesamte Höhendifferenz von 2119 m. Als Betriebssystem ist elektrische Traktion vorgesehen. Die gesamte Bahnlänge von 9340 m würde in rund 80 min durchfahren. Der Kostenpunkt der gesamten Bahnanlage wird auf rund 12 Mill. Fr. berechnet.

Internationale Ausstellung über Vermessungs- und Meliorationswesen in Zürich. Während der Dauer des vierten Internationalen Kongresses der Geometer und des dritten Internationalen Kongresses für Photogrammetrie, über die wir bereits berichtet haben, findet in Zürich, in den Räumen der Eidg. Techn. Hochschule, eine gemeinsame internationale Ausstellung statt, die von 17 Ländern besichtigt wird. Sie weist neben umfangreichem Planmaterial über das Vermessungs- und Meliorationswesen der verschiedenen Länder zahlreiche Instrumente, Apparate und Modelle auf und dürfte in ihrer Art ein seltenes Ereignis bilden. Wir machen die Fachleute auf diese sehr reichhaltige Ausstellung aufmerksam, die bis 16. September dauert; Besichtigungszeit täglich 8 bis 19 h.

WETTBEWERBE.

Gewerkschaftshaus am Helvetiaplatz in Zürich 4. Das Gewerkschaftskartell Zürich eröffnet unter den in der Stadt Zürich und den Gemeinden Affoltern-Zürich, Albisrieden, Höngg, Oerlikon, Schwamendingen, Seebach und Witikon verbürgerten oder mindestens seit 1. Januar 1929 niedergelassenen Architekten einen öffentlichen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Gewerkschaftshaus am Helvetiaplatz. Einlieferungsstermin für die Entwürfe ist der 20. Dezember 1930. Das Preisgericht besteht aus den Architekten M. Braillard (Genf), Stadtbaumeister H. Herter (Zürich), Prof. O. Salvisberg (Zürich) und O. Schade (Leipzig), sowie Stadtpräsident E. Klöti als Vorsitzendem, Stadtrat J. Baumann und Gewerkschaftssekretär C. Wyss. Ersatzmann ist Stadtbaumeister F. Hiller (Bern). Zur Prämierung der besten Entwürfe steht dem Preisgericht die Summe von 16 000 Fr. zur Verfügung, dazu noch 2000 Fr. für allfällige Ankäufe. Verlangt werden: Lageplan 1 : 200, sämtliche Grundrisse und Fassaden, sowie die zur Klarstellung des Projekts nötigen Schnitte 1 : 200, ein Modell 1 : 200 und kubische Berechnung. Varianten werden von der Beurteilung ausgeschlossen. Programm und Unterlagen können gegen Einzahlung von 15 Fr. beim Sekretariat des Gewerkschaftskartells, Stauffacherstrasse 58 in Zürich bezogen werden.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:
CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Schweizer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Tagesordnung der Delegierten-Versammlung

von Samstag, den 27. September 1930, vormittags punkt 9 Uhr im Grossratsaal des Regierungsgebäudes in St. Gallen.

1. Protokoll der Delegierten-Versammlung vom 9. November 1929.
2. Wahl des Präsidenten und von vier Mitgliedern des Central-Comité.
3. Wahl der zwei Rechnungsrevisoren.
4. Auflösung der Fachgruppe für Kultur- und Vermessungsingenieure.
5. Revision des Dienstvertrages für Angestellte mit monatlicher Kündigung, Formular 22.
6. Revision der Wegleitung zur Ausarbeitung von Expertisen durch den S. I. A.
7. Merkblatt zu den Honorar-Normen Nr. 102/103 des S. I. A.
8. Normen für die Herstellung von Zementröhren.
9. Neue Statuten der Sektion Winterthur.
10. Bericht der Kommission für Titelschutz.
11. Umfrage und Verschiedenes.

S. I. A. Basler Ingenieur- und Architekten-Verein.

Besichtigung der Baustellen des Schluchseewerks Samstag den 13. September 1930:

Punkt 7 h 45: Abfahrt mit Autobus ab *Basel-Aeschenplatz* über Rheinfelden, Stein nach Laufenburg. Besichtigung des *Kraftwerkes* und des *Städtchens*.

10 h 15: Abfahrt von Laufenburg durch das *Albtal* hinauf nach *St. Blasien*. Besichtigung der Klosterkirche (Kuppelbau von 35 m Durchmesser und 72 m Gesamthöhe). Mittagessen im „Hirschen“.

13 h: Abfahrt von St. Blasien nach *Häusern*. Besichtigung der Baustellen des Schluchsee-Werkes.

16 h: Heimfahrt vom Schluchsee über Altglashütten, Titisee, Feldberghof, Todtnau, Wiesental, Basel (Ankunft etwa 18 h 30).

Kosten der Fahrt im Autobus 11 bis 12 Fr., Mittagessen in St. Blasien etwa Fr. 3,50 bis 4 Fr. (einschl. Trinkgeld).

Anmeldungen spätestens bis Donnerstag den 11. September an Ing. E. Frauenfelder in Firma Buss A.-G., Basel, Aeschengraben 24. Gültigen *Pass* oder sog. *Touristenkarte* (im Grenzbureau des Bad. Bahnhofes zum Preise von 50 Cts. erhältlich) mitnehmen.

☛ Gäste, auch Damen, willkommen. Der Vorstand.

S. I. A. Technischer Verein Winterthur.

Exkursion nach Basel und Kembs

Samstag den 13. September 1930.

6 h 10 Sammlung vor dem Bahnhofsäli Winterthur; 6 h 20 Winterthur ab; 8 h 28 Basel an; Frühstück im Bahnhofbuffet SBB.

9 h: Abfahrt mit Autobus zur Wohnkolonie Eglisee der „Woba“.

12 h Mittagessen im Restaurant der Mustermesse.

13 h Abfahrt mit Autobus nach Kembs; 17 h Rückfahrt nach Basel; Nachtessen im Bahnhofbuffet SBB; 18 h 30 Basel ab.

Es steht den Teilnehmern frei, nachmittags an Stelle der Besichtigung von Kembs die „Woba“-Ausstellung zu besuchen.

Gesamtkosten für Bahn, Verpflegung und Eintritt einschl. Trinkgelder: für Mitglieder 20 Fr., für Angehörige 27 Fr. Anmelde-schluss Dienstag den 9. September 1930 an den Verein, Gottfried-Keller-Strasse 67, Winterthur. Grenzübertritt mit gültigem Pass ohne weiteres. Teilnehmer ohne Pass können sich für einen Kollektiv-pass anmelden.

☛ Die Mitglieder der andern S. I. A.-Sektionen sind zur Beteiligung freundlich eingeladen.

Den 27./28. September 1930

☛ vormerken für die ☛

S. I. A. Generalversammlung St. Gallen

Einladung und Programm folgen in den nächsten Tagen

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

10. Sept. B. I. A. Basel „Brauner Mutz“. 20 h 30. Ing. P. Beuttner (Luzern), „Titel- und Berufschutz“.